



V. Les Hommes

6. La réforme de la manutention de 1992

Pendant longtemps, l'organisation de la manutention appliquée à l'emploi d'ouvriers dockers est restée fondée sur :

- l'intermittence¹
- un faible équipement portuaire en matière d'engins de levage
- un travail manuel important,
- un effectif de dockers très élevé, facilement mobilisable au coup par coup.

Avant la réforme de 1992, le statut des dockers et leur protection sociale avaient été fixés par les lois du 28 juin 1941 et du 6 septembre 1947.

L'évolution des échanges maritimes et du conditionnement des marchandises, la mécanisation des opérations de manutention, l'équipement des ports et la concurrence qui en résultait entre établissements ont incité à modifier l'organisation de la manutention portuaire.

La loi du 9 juin 1992 est le résultat d'une profonde réflexion sur la modernisation de la filière portuaire, afin que les ports français acquièrent une meilleure productivité et retrouvent une fiabilité. Elle a pour objet de modifier le régime du travail dans les ports maritimes et innove en mensualisant les dockers au sein d'entreprises portuaires.

En corollaire, en rentrant dans le cadre de droit commun, les dockers relèvent désormais d'un inspecteur du travail de droit commun et non plus du directeur du port. Une convention collective est également signée le 31 décembre 1993 et entre en vigueur le 1^{er} novembre 1994.

Par ailleurs, la loi de 1992 limite le nombre d'ouvriers dans chaque port. L'application de la loi se faisant port par port, la baisse importante du nombre des ouvriers dockers se traduit à la fois par des départs en retraite, des plans sociaux, des conventions de conversion et de formation.

L'effectif docker passe au plan national en 1990 de 8200 hommes à 2800 dockers mensualisés et à 1200 intermittents ou occasionnels en 2001.

La mise en œuvre de la réforme s'est traduite pour l'Etat, les entreprises de manutention et les communautés portuaires par un effort financier colossal (609 M€) ; elle a également rendu aux ports leur compétitivité : augmentation de la productivité du travail, baisse des coûts de manutention et fiabilité accrue.

¹ Embauche par vacation (demi-journée) ou shift (journée) qui faisait de l'ouvrier docker un travailleur indépendant de tout employeur permanent ; les ouvriers qui n'étaient pas embauchés percevaient une indemnité de garantie.



V. Les Hommes

6. La réforme de la manutention de 1992

La réforme de la manutention à Rouen

Bien avant la réforme de 1992, le Port Autonome de Rouen avait repensé l'organisation du travail et entrepris la restructuration et la modernisation de l'outil portuaire ; l'application d'accords locaux signés avec la main d'œuvre docker avait permis de diminuer l'effectif de 400 personnes et conduit à une réduction des coûts de main d'œuvre de 20 à 25%.

Ainsi, dès 1988 et en un an, le coût de la manutention des farines en sacs était passé de 120 F (18,3 €) à 50 F (7,6 €) la tonne.

Après la loi de 1992, le nombre des dockers est passé en un an de 775 à 242 : 366 personnes sont parties en congé de conversion et 147 ont bénéficié de mesures d'âge.

Cette réforme a de nouveau entraîné une baisse des coûts de manutention ce qui a attiré de nouveaux clients et a favorisé le confortement, voire le développement des trafics du port de Rouen.

Au 31 décembre 2005, l'effectif des ouvriers dockers s'établit au port de Rouen à 96 dockers mensualisés et à 14 dockers intermittents. L'effectif des dockers mensualisés relève, au 1^{er} janvier 2006, de sept entreprises portuaires.

La logistique bord à quai

La réforme de la manutention portuaire a bénéficié aux activités logistiques et tout particulièrement à la plate-forme Rouen Vallée de Seine Logistique, compte tenu de son atout maître : sa situation bord à quai, à quelques dizaines de mètres des navires, situation unique dans les ports français.

Depuis la réforme, les navires sont chargés ou déchargés dès leur arrivée par les dockers, en coordination avec les grutiers du Port Autonome ; la productivité des opérations a réduit sensiblement la durée des escales des navires de lignes régulières à une trentaine d'heures, de rade à rade, ce qui place Rouen dans la même fourchette de durée d'escale que les autres grands ports européens comme Hambourg ou Anvers.

Le personnel des entreprises de stockage, sous statut de droit commun, assure la manutention sous entrepôts, comme dans toute zone logistique.

cf. Ch III – Terminaux et filières
cf. Brochure « Rouen Vallée de Seine Logistique », du Port Autonome de Rouen